Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

№ 84

СБОРКА МОДЕЛИ

МНОГОЛИКИЙ ВНЕДОРОЖНИК: «НИВА», «КЕДР» И «ТАЙГА»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00084

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 84, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 23.01.2020.
Дата выхода в свет: 09.04.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Родион Власов/Фотобанк Лори; 7 (вверху) © Péter Gudella/Dreamstime.com, (в середине) © Andshel/Wikimedia commons, (внизу) © Mindauga Dulinska/Dreamstime.com; 8 (вверху) © Андреев Александр/Фотобанк Лори, (внизу) Andshel/Wikimedia commons; 9 (вверху) © Sergey Kohl/Фотобанк Лори, (внизу) © РИА Новости; 10 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © Sergey Kohl|Dreamstime.com.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Обивка левой передней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Многоликий внедорожник: «Нива», «Кедр» и «Тайга»

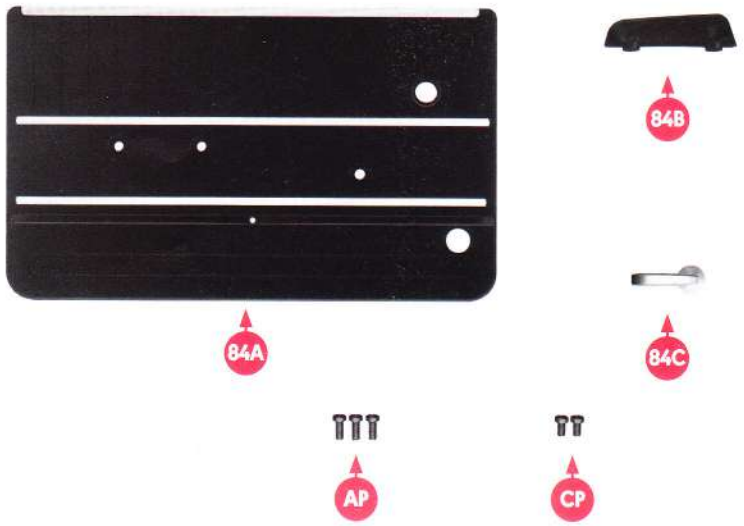
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Мотоколяска «Мессершмитт KR200»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

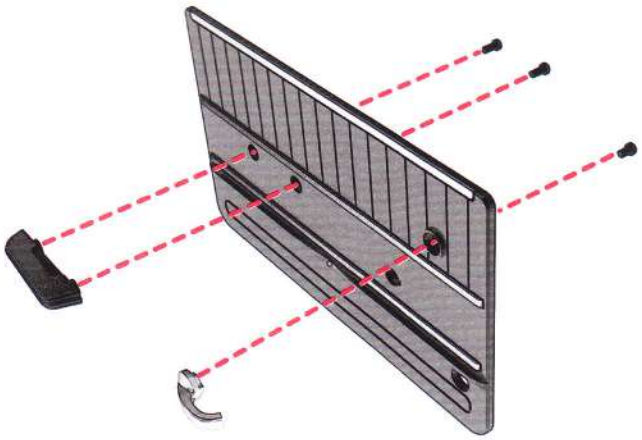
Обивка левой передней двери

Установите детали, полученные с этим номером, на обивку левой передней двери вашей модели ВАЗ-2101.



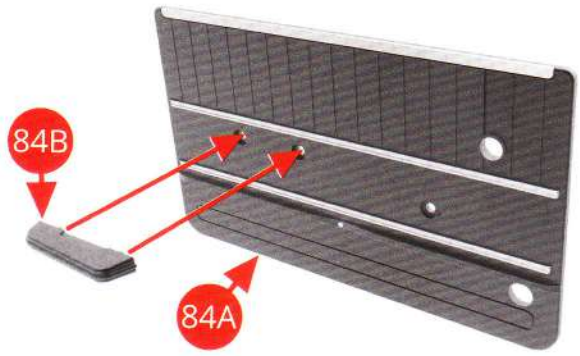
- 84A Обивка левой передней двери
- 84B Подлокотник
- 84C Внутренняя ручка двери
- AP Винт М1,7 × 4,0 мм (3 шт.)
- CP Винт М1,7 × 3,0 мм (2 шт.)

Схема сборки



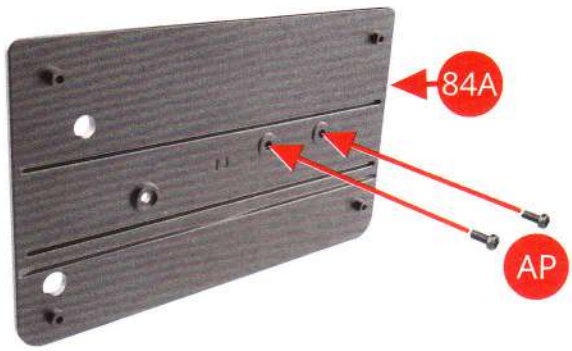
СБОРКА МОДЕЛИ

1



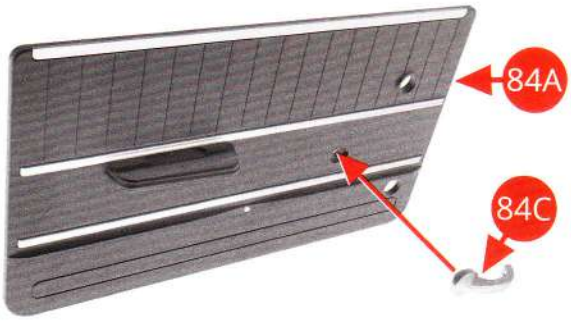
Установите подлокотник 84B на обивку левой передней двери 84A.

2

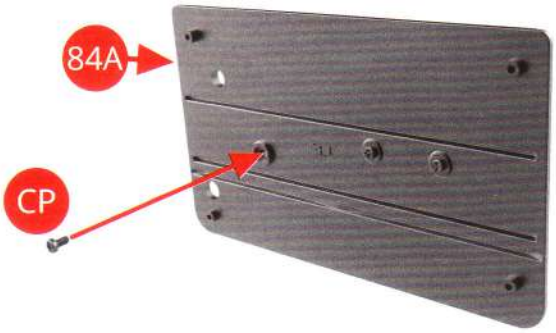


С обратной стороны обивки левой передней двери 84A закрепите подлокотник 84B двумя винтами AP.

3



Установите внутреннюю ручку двери 84C на обивку левой передней двери 84A.



С обратной стороны обивки левой передней двери 84A закрепите внутреннюю ручку двери 84C винтом CP.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Многоликий внедорожник: «Нива», «Кедр» и «Тайга»

Как и другие модели АвтоВАЗа, «Нива» широко поставлялась на экспорт – в страны социалистической ориентации и в капиталистические страны. Причем, вопреки расхожему мнению, в последних этот советский автомобиль никогда не продавался по демпинговым ценам – столь велик был спрос.

В 1978 году ВАЗ-2121 был награжден золотой медалью и признан лучшим автомобилем своего класса на международной выставке в Брно. В 1979 году «Ниве» был присвоен Государственный знак качества СССР. В октябре 1980 года автомобиль получил золотую медаль Познаньской международной ярмарки.

«Нива», не ставшая «Тайгой»

Серийное производство автомобиля ВАЗ-2121 «Нива» началось в 1977 году. Спустя 17 лет на АвтоВАЗе решили наконец-то осуществить то, чем следовало бы заняться лет на десять раньше, но плановая экономика не позволяла. Проще говоря, решили провести модернизацию модели, давно устаревшей как морально, так и технически.

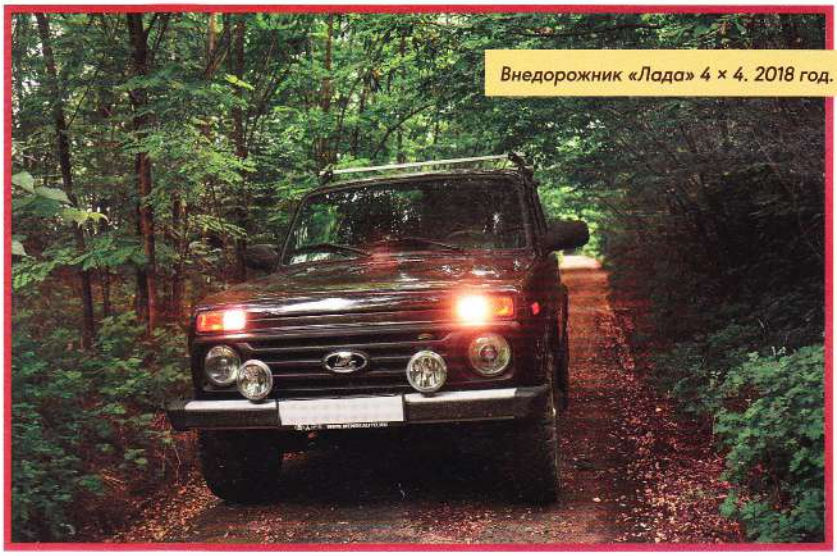
Стоит сразу отметить, что дизайн автомобиля от модернизации не пострадал, то есть не стал ни лучше, ни хуже, потому что в целом сохранился. С точки зрения внешнего вида машина претерпела легкие изменения, и то не спереди, а сзади. Наиболее важным стало появление новой задней двери со сниженной до бампера погрузочной высотой. В связи с этим появились и новые задние фонари. Внутри изменений было больше.

Легковой автомобиль ВАЗ-2131 «Нива». 2012 год.

Прежде всего автомобиль получил новый двигатель ВАЗ-21213. Он был разработан на базе «шестого» мотора, но с рядом нововведений: объем увеличился до 1700 см^3, вследствие чего повысились мощность и крутящий момент – до 82 л. с. и 125 Нм соответственно.

Двигатель оснащался бесконтактной системой зажигания на микроконтроллере и более эффективным карбюратором «Солекс». Это позволило почти на 20 % снизить расход топлива у автомобиля и сделать его более экономичным. Последнее обстоятельство в условиях, когда советские копеечные цены на бензин остались в прошлом, стало принципиально важным.

На базе старой трансмиссии от ВАЗ-2121 разработали новую, оптимизировав передаточные числа под возросшие параметры двигателя. Раздаточная коробка, мосты и подвеска остались прежними.



Внедорожник «Лада» 4 × 4. 2018 год.

Автомобиль, выпуск которого начался в 1994 году, получил индекс ВАЗ-21213 и название «Тайга». Однако название не прижилось совсем, возможно, по причине того, что рестайлинговый автомобиль можно было отличить от предшественника, только обойдя сзади, а в потоке «Нива» выглядела как прежде.

Место водителя автомобиля ВАЗ-2131. Современная фотография.

Длиннобазный «Кедр»

Названию «Тайга» не повезло, а вот с «Кедром» история вышла полностью противоположная.

С наступлением рыночной экономики отечественные автомобилисты получили возможность хотя бы немного влиять на отечественных производителей. Например, владельцев «Нивы» больше всего не устраивал ее слишком тесный салон, в котором пассажиры заднего сиденья были зажаты между колесными арками. Вот если бы салон удлинить!

Впрочем, специально об этом на ВАЗе не думали. Удлиненную платформу на базе агрегатов «Нивы» создавали под перспективный минивэн.

Автомобиль «Нива» в Гаване. Куба. 2017 год.

Достоинства и недостатки

Длинная «Нива» в 1990-х была самым просторным отечественным серийным внедорожником. Плавность хода у нее была лучше благодаря большей колесной базе, хотя проходимость все же пострадала. Потяжелевшая на два центнера «Нива» ВАЗ-2131 стала больше крениться в поворотах, не говоря уже об увеличившемся расходе топлива и худшей динамике, ведь двигатель остался прежним. Прежними, рассчитанными на массу стандартной «Нивы» остались и колеса, поэтому увеличился износ шин.

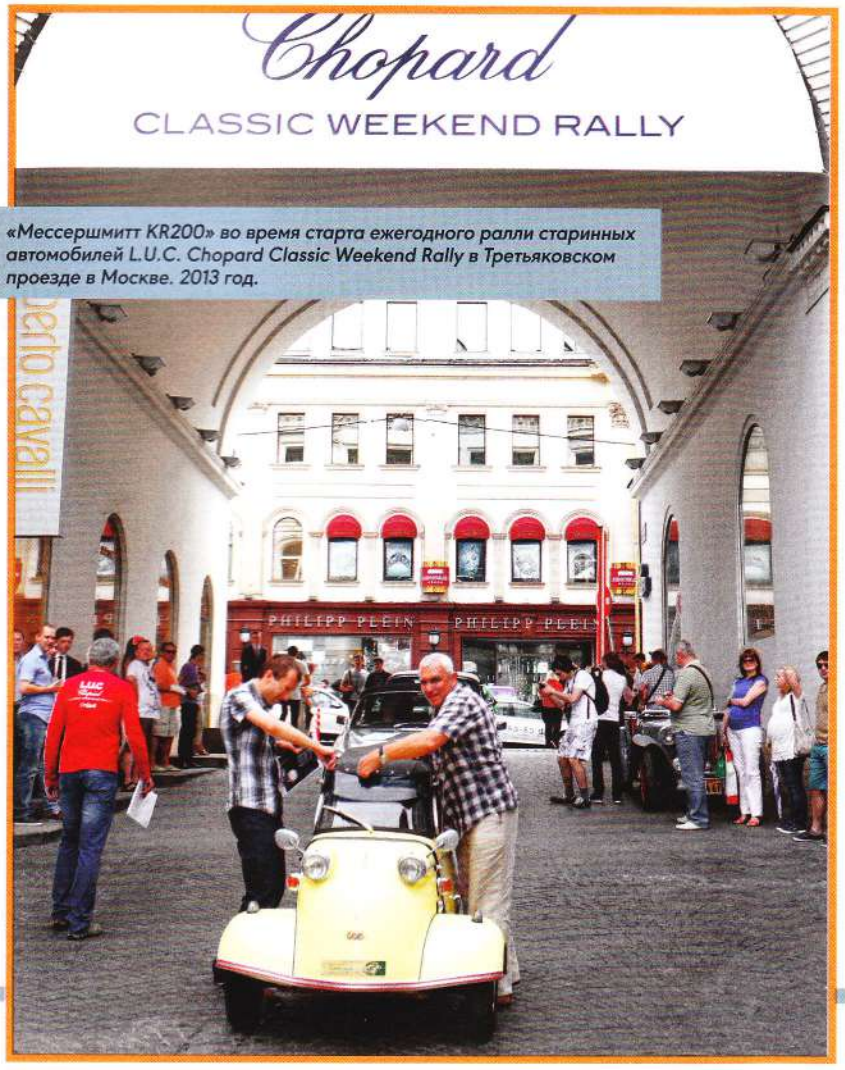
«Нива» ВАЗ-21213 на трофи-рейде «Ладога-2009». 2009 год.

Для этой цели стандартный кузов удлинили полуметровой вставкой. И тут выяснилось, что такая модель уже востребована рынком. В результате в начале 1990-х годов в опытно-промышленном производстве ВАЗа приступили к мелкосерийному производству удлиненной версии ВАЗ-2129 «Кедр», а затем, в 1993 году, – ВАЗ-2130 «Кедр-2» (отличался от первого варианта использованием более комфортабельного трехместного заднего сиденья от «восьмерки») на базе трехдверной «Нивы» ВАЗ-21213. Увеличение колесной базы на 500 мм (до 2700 мм) столь положительно сказалось на превращении компактного внедорожника в среднеразмерный, что эту идею решили развить. В результате с декабря 1994 года началось мелкосерийное производство автомобиля ВАЗ-2131 с пятидверным кузовом, унифицированным с «Кедром» по силовым элементам. Еще одну пару боковых дверей сделали пропорциональными с широкими передними дверями, поэтому удобнее стал процесс посадки-высадки из салона. Планировка салона предусматривала два типа заднего сиденья: широкое трехместное от «восьмерки» и узкое двухместное от «Нивы», что позволило в первом случае отодвинуть заднее сиденье на 125 мм, а во втором – на все 500 мм. Так получились две версии: одна (ВАЗ-21310) с огромным багажником вместимостью 380–710 л, другая (ВАЗ-21312) – с просторным салоном и обычным «нивовским» багажником. Технически от трехдверной «Нивы» все длиннобазные версии отличаются только удлиненным карданным валом с промежуточной опорой. ВАЗ-2131 официально названия «Кедр» не получал, но оно прижилось в пятидверном варианте. Впрочем, чаще автомобиль называли длиннобазной «Нивой», или длинной «Нивой».

Автомобиль ВАЗ-2131 с открытым багажником. Современная фотография.

Мотоколяска «Мессершмитт KR200»

История автомобилестроения знает немало конструкций, внешний вид и технические характеристики которых поражали воображение. Среди них есть и автомобили, выпускавшиеся компанией «Мессершмитт» (Messerschmitt AG) после Второй мировой войны.



«Мессершмитт KR200» во время старта ежегодного ралли старинных автомобилей L.U.C. Chopard Classic Weekend Rally в Третьяковском проезде в Москве. 2013 год.

Мотоколяска «Мессершмитт KR200» на выставке ретроавтомобилей. 2013 год.

Название фирмы может вызвать недоумение и вопрос: не ошибка ли это? Нет, не ошибка! Действительно, фирма «Мессершмитт» (Messerschmitt AG) – наиболее известная как производитель самолетов в годы Второй мировой войны – выпускала и автомобили, причем весьма своеобразные.

Дитя конверсии

Если бы в середине 1940-х годов кто-нибудь сказал создателю компании «Мессершмитт» авиационному конструктору Вилли Мессершимитту, что через несколько лет его фирма будет выпускать автомобили, он бы не поверил. Компания была в зените славы: «Мессершмитт Bf. 109» (Messerschmitt Bf. 109) был самым массовым истребителем люфтваффе, а истребитель Me. 262 стал первым в мире серийным реактивным самолетом. Кроме них, воздушный океан рассекали десятки других летательных аппаратов, созданных фирмой Вилли Мессершмитта. Компания действительно выпускала отличные самолеты, вот только использовались они в борьбе за неправое дело. И дело это было проиграно: Германия потерпела поражение, и ей как побежденному агрессору было запрещено иметь вооруженные силы, производить вооружение и боевую технику.

В автомобиле «Мессершмитт KR200». 1968 год.

«Мессершмитт KR200» в Венгрии. 1969 год.

Вместе с Германией проиграл и Вильгельм Мессершмитт, получивший два года «мягкого ареста» по обвинению в использовании на своих заводах рабского труда. Проиграла и его компания, поскольку на нее распространялся запрет на производство и разработку самолетов, авиадвигателей, комплектующих для них, запчастей и вообще всего, что хоть как-то могло бы быть предназначено для военных целей. Конверсия не просто коснулась компании «Мессершмитт», она ее накрыла: фирма оказалась в сфере повышенного внимания оккупационных властей. Тем не менее детище Вилли Мессершмитта сумело пережить трудные времена: после ряда слияний, поглощений и смены имени на «Мессершмитт-Бёлков-Блом» (Messerschmitt-Bölkow-Blohm) фирму купила в 1989 году компания «Даймлер-Бенц Аэроспейс AG» (Daimler-Benz Aerospace AG). Однако вернемся к автомобилям.

Столкнувшись с запретом на изготовление самолетов, руководство компании оказалось в трудном положении. С одной стороны – невостребованные производственные мощности, которые больше нельзя использовать по прямому назначению; с другой – ограниченная покупательская способность населения в разоренной войной стране. Неудивительно, что после долгих расчетов было принято решение создать не просто «народный», а сверхдешевый автомобиль.

Для этого обратились к Фрицу Фенду – авиационному инженеру и дизайнеру, работавшему на Мессершмитта: в его авторских разработках были, помимо прочего, микроавтомобили для солдат-инвалидов. Еще в 1948 году он создал очень дешевые трехколесные мотоколяски, которые назвал собственным именем – «Фенд Флитцер» (Fend Flitzer). Именно эту разработку и взяли за основу, а Фриц Фенд стал человеком, который фактически спас фирму от разорения.

Машинки-самолетики

В марте 1953 года был выпущен первый «кабинероллер» (Kabineroller, «мотороллер с кабиной», мотоколяска) – легкий (220 кг) трехколесный тандем, где пассажир сидел позади водителя, а их обоих накрывал откидывавшийся в сторону колпак-«фонарь». Транспортное средство приводил в движение скромный 9-сильный одноцилиндровый моторчик с объемом 173 см^3, установленный перед единственным задним колесом. В качестве трансмиссии использовалась мотоциклетная четырехступенчатая «секвенталка». Руль был, как у велосипеда, но на левой рукоятке предусматривалась вращающаяся ручка газа. Педаль была всего одна – тормоз. Стоил «Мессершмитт KR175» 2100 марок. Своих покупателей

«Мессершмитт KR200» на ретрошоу в Германии. 2018 год.

«Мессершмитт KR200» участвует в авторалли. Германия. 1959 год.

за два года нашли 19 666 таких машинок. Для сравнения, за народный автомобиль «Фольксваген-жук» в то время в Германии просили вдвое больше – 4150 марок.

Поначалу машинка вызывала изумление – лупоглазая «морда» с огромными щеками-арками для крыльев, несуразный прозрачный колпак, отсутствие классических дверей и чрезвычайно узкая задняя часть. В общем, невиданные доселе формы, беглого взгляда на которые было достаточно, чтобы понять, что его создали авиаконструкторы. Однако шок длился недолго, и очень скоро в этой конструкции признали весьма симпатичный микрокар.

В 1955 году появилась усовершенствованная версия «кабинероллера» – KR200. С более мощным (10 л. с.) двигателем «Мессершмитт KR200» уже мог разогнаться до 105 км/ч. Расширилась передняя колея, появились дворник с электроприводом и электростартер. Колпак у модели KR200 был упрощен по сравнению с KR175 за счет увеличенного лобового гнутого стекла, которое формировало переднюю стойку и раму бокового стекла. Это позволило сделать колпак более компактным и простым, и, как следствие, он стал дешевле в производстве. Наконец-то «мотоколяску» оснастили задней передачей, а точнее – целыми четырьмя: двигатель попросту научили работать на реверсе, в обратную сторону.

«Мессершмитт KR200» на обочине дороги. 1956 год.

Конец карьеры

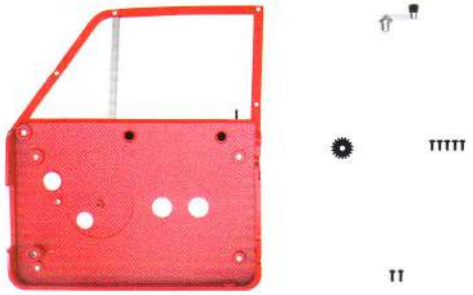
Производство «Мессершмитт KR200» было значительно снижено в 1962 году и полностью остановлено в 1964-м после падения продаж на протяжении нескольких лет. Спрос на экономичные транспортные средства в Германии снизился вследствие быстрого роста немецкой экономики. Ну а сегодня некоторые коллекционеры готовы заплатить более 20 000 евро за «Мессершмитт KR200» в хорошем состоянии.

«Мессершмитт KR200», вид сбоку. 2018 год.

В НОМЕРЕ 85

- СБОРКА ВНУТРЕННЕЙ ПАНЕЛИ ЛЕВОЙ ПЕРЕДНЕЙ ДВЕРИ
- РОДСТЕР «МАЗДА МХ-5»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ВНУТРЕННЯЯ ПАНЕЛЬ ЛЕВОЙ ПЕРЕДНЕЙ ДВЕРИ
- РУЧКА СТЕКЛОПОДЪЕМНИКА
- ШЕСТЕРЕНКА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!